

A construção do patrimônio ferroviário: uma análise do reuso da Estação Ferroviária de Mogi Mirim - SP

The Construction of Railway Heritage: A reuse analysis of Mogi Mirim Railway Station - SP

Janaina Silva Xavier* ; Marta da Silva Constantino**

Resumo: Este artigo apresenta uma análise do patrimônio ferroviário no estado de São Paulo, em decorrência dos desdobramentos da Lei Federal nº 11.483/2007, que torna obrigatório a preservação destes acervos. Para tanto, pesquisou-se a história da ferrovia e, mais especificamente, a Estação de Mogi Mirim, sua história, recuperação arquitetônica e reuso. A principal justificativa está na importância da preservação da memória do patrimônio ferroviário bem como do uso desses prédios e seu entorno, por meio da reapropriação pelas comunidades. A metodologia utilizada nessa pesquisa divide-se em duas etapas, sendo primeiramente um levantamento e análise bibliográfica dos conceitos de patrimônio e patrimônio ferroviário, seguido por pesquisa de campo junto aos órgãos públicos responsáveis de Mogi Mirim, buscando levantar subsídios para a discussão do atual destino dado ao patrimônio.

Palavras-chave: Patrimônio ferroviário. Reuso. Mogi Mirim.

Abstract: This paper presents an analysis of the railway heritage in the state of São Paulo, due to the developments of the Federal Law No. 11.483 / 2007, which determines the obligatory of the preservation of these assets. To this end, it was researched the history of the railroad and, more specifically, of the Mogi Mirim Station, in terms of its history, architectural recovery and reuse. The main reason for this study is the importance of preserving the memory of railway heritage as well as the use of these buildings and their surroundings, through the re-appropriation by the communities. The methodology used in this research is divided into two stages, first with a survey and literature review of the heritage concepts and railroad heritage, followed by a field research with public governments responsible for Mogi Mirim, aiming to raise subsidies for the current destination discussions given to heritage.

Key-words: Railway Heritage. Reuse. Mogi Mirim.

1. Introdução

Este artigo apresenta os resultados de uma pesquisa que teve por objeto de análise o patrimônio ferroviário no estado de São Paulo. A obrigatoriedade em preservar o patrimônio ferroviário a partir da Lei Federal nº 11.483, de 31 de maio de 2007, perpassa pela discussão das políticas públicas, da situação desses prédios e seu entorno, sua conservação, restauração, reuso e reapropriação pelas comunidades. Dado que essa é uma imposição legal recente é possível discutir os processos e as decorrências que têm orientado essas ações e, com isso, compreender melhor os caminhos da preservação do patrimônio no país. Assim

* Licenciada em Artes Visuais, especialista em Patrimônio Cultural e Conservação de Artefatos, mestre em Memória Social e Patrimônio Cultural (UFPEL), mestre em Museologia (USP), doutoranda em Artes Visuais (UNICAMP), Museóloga e Professora do Curso de Licenciatura em História do UNASP EC. janaina.xavier@unasp.edu.br

** Licenciada em História pelo Centro Universitário Adventista de São Paulo, campus Engenheiro Coelho (UNASP EC). marta.constantino67@gmail.com

sendo, a problemática que motivou essa análise foi a seguinte: Qual o significado e as implicações do conceito de patrimônio ferroviário no Brasil e como as cidades que possuem esse acervo tem compreendido e se adequado à legislação federal, em específico a cidade de Mogi Mirim, localizada no interior de São Paulo?

Os objetivos da investigação foram: Explorar o significado do conceito de patrimônio ferroviário; Analisar as implicações da constituição do patrimônio ferroviário a partir da Lei Federal nº 11.483, de 31 de maio de 2007; e investigar como o município de Mogi Mirim tem compreendido e se adequado à legislação que institui o patrimônio ferroviário.

A pesquisa foi de caráter empírico, com estudo de caso e reflexão teórica. Inicialmente foi feita uma análise dos conceitos de patrimônio e patrimônio ferroviário e da Lei Federal nº 11.483, de 31 de maio de 2007 e outros dispositivos legais. Posteriormente realizou-se um estudo sobre o projeto de reuso da Estação Ferroviária de Mogi Mirim. A estação inaugurada pela Companhia Ferroviária Mogiana, em 1875, e desativada em 1997, teve seus trilhos removidos, permanecendo apenas o prédio da estação. Em 2006, a Prefeitura Municipal recuperou o prédio, instalando no local um Centro de Aperfeiçoamento do Magistério. O estudo envolveu a investigação da história da ferroviária e a análise do atual destino dado ao patrimônio por meio de entrevistas com servidores do governo municipal.

2. As origens e o moderno conceito de Patrimônio

A palavra patrimônio é um vocábulo de origem latina - *patrimonium* - que tem suas origens na sociedade romana, onde tudo pertencia ao pai, os bens móveis, imóveis, os animais, os escravos, a mulher e os filhos e esse legado privado era transmitido por herança. Foi somente com o desenvolvimento da Igreja na Idade Média, que surge um patrimônio simbólico e coletivo, representado pela construção de igrejas e das relíquias religiosas.

Posteriormente, no Renascimento, vimos à retomada dos valores humanos do período clássico e, nessa época, há uma veneração pela cultura dos antigos povos gregos e romanos e, com isso, nasce em toda a Europa à prática do colecionismo de artefatos e inscrições provenientes dessas civilizações, conhecida como Antiquariado.

Porém, com a formação dos Estados Nacionais, no século XVIII, e, mais especificamente, a Revolução Francesa, em 1789, é que surge o moderno conceito de patrimônio, a partir da necessidade de formar valores nacionalistas, defendendo a República. É preciso compartilhar uma língua, uma cultura, uma origem e um território.

Foram então criadas políticas, incluindo a construção de escolas e museus, que difundiam a identidade dos países, por meio da constituição de um patrimônio nacional, com importantes acervos artísticos e históricos tomados da monarquia para educação e deleite do povo (GONÇALVES, 2009).

A Revolução desencadeou também, uma preocupação com a preservação do patrimônio, ameaçado pelas lutas civis. Assim, a França instituiu em 1887 a primeira legislação protetora do patrimônio. Os demais países manifestaram essa mesma inquietação ao final da segunda guerra mundial, quando passaram a reconstruir e restaurar os monumentos destruídos e a afirmar a democracia e o respeito à diversidade e as minorias.

Para defender os direitos e o patrimônio da humanidade foram criadas a Organização das Nações Unidas (ONU) e a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), em 1945, promovendo discussões que reconheceram a diversidade do patrimônio, incluindo as comunidades indígenas, as mulheres, os grupos religiosos, o meio ambiente e as manifestações imateriais da cultura.

Em 1972, a primeira convenção da UNESCO referente ao patrimônio da humanidade, com representantes de mais de 150 países, definiu que o patrimônio da humanidade compõe-se de:

Monumentos - obras arquitetônicas, esculturas, pinturas, vestígios arqueológicos, inscrições, cavernas; Conjuntos - grupos de construções; Sítios - obras humanas e naturais de valor histórico, estético, etnológico ou científico; Monumentos naturais - formações físicas e biológicas; Formações geológicas ou fisiográficas - habitat de espécies de animais e vegetais ameaçados de extinção; Sítios naturais - áreas de valor científico ou de beleza natural (FUNARI; PELEGRINI, 2009, p. 25).

A partir das convenções que se seguiram, passaram a ser elaboradas normas internacionais de proteção do patrimônio, redigidas em forma de cartas de recomendações. Como exemplos, temos as cartas de Veneza (1964) e Amsterdã (1975) que ampliaram o conceito de patrimônio para obras mais modestas de interesse histórico e cultural e conferiram ao poder público municipal a responsabilidade de conservar os bens culturais, com o envolvimento da população.

A Carta de Machu Picchu (1977) que discutiu a preservação dos bens culturais latino-americanos levando em consideração os valores socioculturais. A Declaração de Tlaxcala (1982) que apontou para a preservação de pequenas comunidades com

culturas diversas e a Declaração do México (1985) que reforçou o respeito à identidade e aos valores nacionais locais.

No Brasil, de acordo Fonseca (2009), quando se faz referência à proteção do patrimônio cultural, as políticas públicas apresentam concepções e diretrizes não muito transparentes. Na maioria das vezes as iniciativas do poder federal contribuem para causar desigualdades, preservando uma dada memória, em um espaço no território nacional. Segundo Le Goff (1995) o que sobreviveu enquanto memória coletiva de tempos passados não é o conjunto dos monumentos e documentos que existiram, mas o efeito de uma escolha realizada pelos historiadores e pelas forças que atuaram em cada época histórica.

Desde os primeiros anos da década de 1930, o tema do patrimônio passou a ser abordado sistematicamente nas cartas constitucionais brasileiras. Em 1934, a Constituição da República passou a impedir a evasão de obras de arte do território nacional e introduziu o abrandamento do direito de propriedades que tivessem função social, especialmente nas cidades históricas de Minas Gerais. Todo esse processo acabou viabilizando as ações de tombamento no país através do decreto lei nº 25/1937.

O tombamento era o principal instrumento jurídico utilizado pelo Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), órgão criado em 1936, com o objetivo de preservar o patrimônio brasileiro e que, em 1970, tornou-se o atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Como esclarece Fonseca (2005, p. 105) “o tombamento surgia como uma fórmula realista de compromisso entre o direito individual à propriedade e a defesa do interesse público pela preservação de valores culturais”.

No governo do presidente Getúlio Vargas as ações em defesa do patrimônio nacional recaíram sobre os prédios coloniais barrocos, os neoclássicos e os ecléticos, por conta da tentativa de afirmação da história oficial do país. Sobre isso, Funari e Pelegrini afirmam que:

Enquanto a arquitetura foi elevada à condição de marca nacional capaz de promover a imagem de solidez do Estado brasileiro, os bens culturais não pertencentes às elites acabaram relegados ao esquecimento. Tal premissa foi alterada mais de 60 anos após a criação do IPHAN, mediante a implementação do decreto nº 3.551/2000 que instituiu os registros de bens culturais de natureza imaterial (FUNARI; PELEGRINI, 2009, p.46).

Em 1967, foi revisada a Carta Constitucional elegendo novas categorias de bens a serem preservados, dos quais podemos elencar as jazidas e os sítios arqueológicos. Tal documento firmou-se em meio à intensa repressão política, visando proteger o patrimônio público contra atos lesivos. Em 1973, criou-se o Programa de Reconstrução das Cidades Históricas, pelo governo federal. Neste mesmo ano, surgiu também o Programa de Ação Cultural (PAC) e, em 1975, o Ministério da Educação implantou a Política Nacional de Cultura, que viabilizou a criação do Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC). Este órgão uniu os profissionais de diversas áreas que estivessem interessados em produzir um sistema referencial de análise da cultura brasileira.

Em 1979, foi criada a fundação Pró-Memória, que visava facilitar a captação de recursos para a restauração do patrimônio. É nesta época que se tornam conhecidos um conjunto de bens, especialmente sobre o saber popular, ampliando a concepção de patrimônio, fundamentado na diversidade cultural e étnica.

Em seguida, na década de 1980, foram feitos investimentos na recuperação e preservação dos espaços de convívio das comunidades - mercados e espaços populares, com destaque para o Terreiro da Casa Branca do Engenho Velho, um dos templos religiosos mais antigos do culto negro no Brasil. Este assento foi importante pelo fato de que a tradição privilegiava, até então, apenas o culto católico.

No ano de 1982, a cidade de Salvador foi tombada como patrimônio nacional, no Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, e também no Livro Histórico, tornando-se um marco nas ações do IPHAN. E, em 1986, a Lei nº 7.505/1986, mais conhecida como Lei Sarney, permitiu o incentivo fiscal às empresas que patrocinassem obras de proteção do patrimônio. A Lei Sarney tornou-se, em 1991, a base da atual Lei Rouanet.

A Constituição Federal de 1988 definiu, finalmente, o que é o patrimônio cultural brasileiro, nos seguintes termos:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

E no ano de 2003, a UNESCO ampliou o conceito de patrimônio imaterial, já previsto na constituição brasileira, passando a ser entendido como:

[...] as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas, junto com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhe são associados – que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante do seu patrimônio cultural (UNESCO, Convenção para salvaguarda do Patrimônio Imaterial, 2003).

Percebemos então, que ao longo do tempo o conceito de patrimônio vem sendo gradativamente expandido, trazendo uma visão múltipla dos valores e da cultura como manifestação dentro da sociedade que devem ser preservados e transmitidos para as futuras gerações.

3. O desenvolvimento do Sistema Ferroviário em São Paulo

O primeiro sistema ferroviário do Brasil foi inaugurado em 1854, no Rio de Janeiro, por iniciativa do Barão de Mauá. No estado de São Paulo, a primeira linha foi implantada em 1867, ligando o Porto de Santos até a cidade de Jundiaí, a fim de escoar a produção cafeeira e, a partir de então, o complexo foi se expandindo pelo interior do estado, não apenas para o transporte de mercadorias, mas também de passageiros. Para Carili e Vale (2014, p. 175):

A implantação destas redes, na região, alterou drasticamente o cenário regional, introduzindo uma nova dinâmica de ligação tanto de mercadorias quanto de pessoas. Para seu funcionamento, era necessário um grande número de estações, pontos de parada para abastecimento do trem a vapor, gerando uma ampla rede de construções que se localizavam tanto no meio urbano quanto na zona rural dos municípios.

Segundo Mancuso (2014), a ferrovia serviu aos interesses dos fazendeiros de café, o que explica os trajetos das linhas férreas. O sistema estimulou a produção cafeeira, sendo em São Paulo, chamado de a “ferrovia do café”.

O cultivo do café no oeste paulista foi crescendo cada vez mais com a ferrovia, tornando possível o escoamento do produto pelo porto de Santos. Essa expansão, associada à migração europeia e à constituição de um mercado interno, trouxe condições para que São Paulo superasse o Rio de Janeiro em relação ao desenvolvimento industrial, tornando-se uma cidade prestadora de serviços e o interior

do estado como um lugar da plantação do café, multiplicando as cidades (MANCUSO, 2014).

A ferrovia também foi responsável pelo crescimento do comércio de tecidos, armarinhos, manufaturas e alimentos. Conforme Stefani (2007), esses estabelecimentos atendiam a população de trabalhadores livres, dando origem às regiões urbanizadas na capital e no interior.

Outro plantio que ganha destaque no estado de São Paulo é o da cana-de-açúcar. Em 1836, a Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo já tinha um plano de viação, ligando os centros de produção de açúcar mais importantes do interior. Estas linhas férreas ligavam Santos à Campinas (antiga São Carlos), Piracicaba (chamada Constituição), Itu e Porto Feliz. Em 1855, uma lei provincial favorecia qualquer companhia que quisesse contratar com o Governo Imperial a construção da estrada de ferro de Santos para a capital e o interior (MANCUSO, 2014).

Em 1860, foi fundada a *São Paulo Railway Company*, também por iniciativa do Barão de Mauá, que construiu a via férrea de Santos a Jundiaí com a contratação de engenheiros alemães e suíços. Em 1865, inaugurou-se a linha Santos-São Paulo. O esperado era que seu prolongamento fosse em direção à Campinas, no entanto, a Companhia não se aventurou a penetrar pelos sertões e desistiu do direito de preferência. Foram os fazendeiros de café que assumiram o encargo de levar a ferrovia às regiões produtoras (MANCUSO, 2014).

Em 1867, foi implantada a estação de trem de Perus, na cidade de São Paulo, iniciando o processo de suburbanização industrial. Nesse ponto, o trem fazia uma parada prolongada, o que facilitava a venda de produtos, favorecendo a formação de um núcleo urbano e, posteriormente, o estabelecimento de olarias e da fábrica de cimento Portland. Portanto, a ferrovia estimulou a abertura de fábricas ao longo de suas estações, alavancando o setor industrial no país.

Bairros industriais surgiram em fins do século XIX, na cidade de São Paulo, ao longo da estrada de ferro *Railway*, tais como a Mooca, o Ipiranga e o Brás (SCIFONI, 2014). Na década de 1870, outras ferrovias foram construídas, entre elas, a Paulista (1870) com 1.536Km, a Sorocabana (1872) com 2.074Km e a Mogiana (1872) com 1.954Km. A companhia Mogiana foi uma das mais importantes empresas nacionais, sendo a primeira estrada de ferro a atingir as divisas de São Paulo. O tráfego do trecho de Mogi Mirim à Casa Branca se deu em 14 de Janeiro de 1878 (GERODETTI; CORNEJO, 2005).

Com a proclamação da República (1889), existiam 9.583Km de ferrovias em funcionamento e o governo federal tinha intenção de ampliar o sistema para todo o país, mas devido à crise financeira da época, as obras foram suspensas e os projetos não puderam ser executados. A partir de então, as ferrovias passaram a ser entregues à iniciativa privada. Nessa fase, a maior expansão se deu no estado de São Paulo, que chegou a ter 18 ferrovias.

Sem dúvida, a estrada de ferro trouxe grandes avanços para as populações. Com o transporte ferroviário e o telefone, os proprietários de fazendas e indústrias podiam supervisionar e gerenciar vários empreendimentos, o que facilitava muito o trabalho. Era possível delegar a administração e receber relatórios diários, especialmente da capital. Toda essa dinâmica era privilegiada pela riqueza advinda da produção cafeeira.

Além do café, do açúcar, do comércio e da indústria, a ferrovia incentivou a cultura florestal com a introdução da plantação de eucaliptos. A necessidade de lenha para movimentar as máquinas a vapor, antes da eletrificação, e de madeira para toras e dormentes dos trilhos estimulou essa atividade de produção, que empregava também os imigrantes. Com a ferrovia completava-se o ciclo agricultura, transporte e comércio, podendo-se acrescentar também a comunicação (MANCUSO, 2014).

A partir do Governo Vargas, o transporte rodoviário passou a ser priorizado e o sistema ferroviário começou a se degradar. Em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), com o intuito de recuperar o sistema, reduzindo despesas e aumentando a produção, por meio da modernização do aparelho. A operação, porém, não foi bem sucedida e durante o governo do presidente Fernando Collor (1990-1992), a RFFSA passou a ser privatizada até a sua liquidação e extinção completa em 2007 (DECRETO Nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007). Com o término da RFFSA, as linhas de passageiros foram encerradas e todos os seus bens transferidos para a União, restando apenas as linhas de carga no país (STEFANI, 2007).

4. O Patrimônio Ferroviário

Diante da conclusão dos serviços ferroviários de passageiros, os espólios foram incorporados pelo Governo Federal, em 31 de maio de 2007, por meio da Lei nº 11.483, e com isso, o governo determinou que parte desse legado fosse reconhecido como patrimônio ferroviário a ser administrado pelo IPHAN. Segundo a Lei:

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede

Ferrovária Federal S.A (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

§ 3º As atividades previstas no § 2º deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991 (Lei Federal nº 11.483/2007).

Conforme Santos e colaboradores, a relevância desse patrimônio está no seu valor histórico para o país:

[...] no passado as ferrovias foram as principais vias de comunicação entre as cidades, possibilitando o deslocamento de mercadorias e comércio entre regiões. Nesta vertente, as estradas de ferro tinham sua imagem diretamente relacionada com o desenvolvimento e progresso. As estações, na cidade, transformaram o espaço e foram consideradas um dos principais vetores de urbanização nas áreas onde se inseriram [...] com a decadência desse sistema de transporte, devido o investimento no setor rodoviário, tornou-se necessário a sua preservação para que não se perdesse registros de uma importante fase de desenvolvimento (SANTOS *et al.*, 2014, p. 195).

A legislação de 2007 não foi a primeira iniciativa brasileira de salvaguarda do patrimônio ferroviário. Na década de 1980, o Ministério dos Transportes criou o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), sob a responsabilidade da RFFSA, com sede no Rio de Janeiro, e que funcionou até a metade da década de 1990, encerrando-se com a privatização do setor ferroviário. O objetivo do programa era preservar a memória dos transportes no Brasil, selecionando exemplares representativos do setor ferroviário nacional. Em 1991, o Ministério publicou o “Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas”, destacando o valor arquitetônico das construções e sua inserção no espaço urbano:

Por suas próprias características, os antigos prédios das estações, oficinas, casas para empregados etc., do final do século passado e princípio do presente, utilizavam novas técnicas de construção, materiais e padrões de arquitetura, na maioria das vezes importados de outros países, que, direta ou indiretamente, influenciaram o espaço urbano e o ‘modus vivendi’ das populações que os circundavam (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1991).

O PRESERFE criou o Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC), que estabeleceu parcerias com as prefeituras para preservação e restauração das antigas estações ferroviárias, transformando-as em centros culturais. Em São Paulo foram criados o Centro de Preservação da História Ferroviária de São Paulo, em Paranapiacaba (1986) e o Museu Ferroviário Regional de Bauru (1989).

A abertura de museus e espaços culturais em prédios patrimoniais tem sido uma tendência nas políticas de reuso de edificações históricas, porém, nem sempre essa é a solução mais adequada, pois esses equipamentos culturais exigem uma infraestrutura qualificada que precisa ser mantida de forma permanente. Em São Paulo, temos ainda outros exemplos de estações ferroviárias que foram transformadas em museus: o Museu da Companhia Paulista em Jundiaí e o Museu Ferroviário de Sorocaba. No entanto, essas instituições não dispõem de uma gestão museológica satisfatória (OLIVEIRA, 2011).

Para Choay (2001, p. 222), a reutilização precisa ser entendida como um processo de reintegração do edifício desativado a um uso normal. Segundo ela “a prática da reutilização deveria ser objeto de uma pedagogia especial. Ela deriva do bom senso, mas também de uma sensibilidade das tradições urbanas e dos comportamentos patrimoniais”.

Possivelmente, a falta de consciência a respeito importância desse patrimônio seja ainda mais desafiadora que o cumprimento da legislação federal de 2007. É preciso discutir sobre essa memória, e como suas referências materiais podem influenciar na forma dos indivíduos perceberem e apreenderem o espaço que habitam. Talvez o caminho para se conviver com esse patrimônio seja tratá-lo não como fragmento, mas reconhecê-lo na totalidade da paisagem em que se insere. As diretrizes de sua gestão devem ser pensadas, de maneira conjunta com as demais questões de planejamento urbano.

Segundo Santos e colaboradores (2014), a Carta de Atenas (1931), propôs como recomendação mais contundente a responsabilidade do Estado estabelecer o que deveria ser patrimonializado, e com isso o documento antecipa a necessidade de cooperação entre as esferas municipal, estadual e federal para a conservação do patrimônio e o respeito ao uso e autenticidade dos edifícios. Paralelo às ações de preservação dos bens, torna-se importante também, desenvolver campanhas e ações educativas para a proteção dos monumentos. Posteriormente, a Carta de Veneza, redigida em 1964, enfatizou a noção de monumento histórico e suas relações com o

espaço, priorizando a preservação dos valores artísticos e históricos na intervenção e conservação do patrimônio cultural.

No caso do estado de São Paulo, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT) também tem tombado patrimônios ferroviários: Estação Ferroviária de Bananal (1969), Estação de Santa Rita do Passa Quatro (1974), Prédio da Estação Sorocabana (1976), Estação da Luz em São Paulo (1976), Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista (1977), Estação Ferroviária de Campinas (1978), Estação Barracão em Ribeiro Preto (1980), Estrada de Ferro Perus-Pirapora (1980), Estação Ferroviária de Rio Claro (1982), Estação de Guaratinguetá (1982), Complexo Ferroviário de Paranapiacaba (1982), Estação Ferroviária de Descalvado (1985), Estação Ferroviária de Mairinque (1986) e a Estação Júlio Prestes em São Paulo (1997).

Em instância federal, o IPHAN, em 1954, realizou o tombamento da ferrovia Mauá-Fragoso, em Majé, RJ, e a partir da década de 1980, outros doze bens patrimoniais ferroviários foram sendo tombados, três deles no estado de São Paulo: Estação da Luz (1996), Estação Ferroviária de Mairinque (2004), Vila Ferroviária de Paranapiacaba (2008).

No entanto, a partir da lei nº 11.483, é que o IPHAN recebeu um pesado encargo. Seu primeiro desafio é mapear os acervos da antiga rede e selecionar aqueles que detêm um valor cultural mais significativo, realizando um inventário de varredura, identificando a diversidade e o estado de conservação desses bens culturais.

Para tanto, em 2008, pela portaria nº 208, foi criada a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF) com a “incumbência de coordenar as atividades de desenvolvimento dos critérios e a metodologia processual de cumprimento da Lei nº. 11.483/2007 e do Decreto nº 6.018/2007, bem como [...] a Inventariança da Rede Ferroviária Federal S.A.”. Na Portaria nº 113/2010 foi criado um Grupo de Trabalho que fez levantamentos das ações de preservação nos estados.

Por conta disso, no ano de 2010, a Portaria nº 407 do IPHAN, estabeleceu os parâmetros de valoração e os procedimentos para a criação de uma Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, elegendo uma comissão de avaliação, para que os estados e municípios, mediante processo administrativo apontem os bens para apreciação do órgão, a fim de serem incorporados nesse registro. O patrimônio ferroviário, segundo inventários da extinta RFFSA, é estimado em aproximadamente

dois milhões de itens¹, entre bens móveis e imóveis, incluindo locomotivas, vagões, carros de passageiros e outros equipamentos, como guindastes, móveis, relógios, sinos, telégrafos, sem considerar acervos documentais e o legado imaterial envolvido.

A Portaria do IPHAN nº 441, de 13 de dezembro de 2011, publicou a primeira lista do patrimônio ferroviário com 189 itens, sendo dez deles no estado de São Paulo (oito na cidade de Cruzeiro, um em Sumaré e um em São José do Rio Preto). Atualmente, 639 bens já foram inscritos na lista, que pode ser consultada no site do IPHAN².

Paralelo a isso, o IPHAN tem dado continuidade aos tombamentos de alguns desses bens. Por meio da Portaria nº 108/ 2012 tombou os acervos do antigo “Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro”, pela Portaria nº 20/2014, o “Complexo Ferroviário Histórico e Urbanístico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil”, no Município de Campo Grande, MS, e da Portaria nº 28/ 2014, a “Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra”, situada no Município de Corumbá, MS.

A grande diferença entre o bem estar na lista ou ser tombado é o grau de proteção, visto que o tombamento garante que o patrimônio não pode ser destruído, demolido, mutilado ou reparado sem autorização, e na lista não há nenhuma previsão nesse sentido. Os bens nela inseridos apenas passam para a tutela do Estado. Percebemos que para o IPHAN ainda não está claro o destino final desses bens e a lista seria uma fase inicial até que medidas definitivas sobre a responsabilidade de salvaguarda desse patrimônio sejam definidas.

Entendemos então, que há um longo caminho a ser percorrido. Além dos demais bens arquitetônicos, históricos, artísticos, arqueológicos, paisagísticos e imateriais sob responsabilidade do IPHAN, o patrimônio ferroviário constitui, sem dúvida alguma, o maior conjunto patrimonial pertencente a União. Inventariar esses bens é apenas o primeiro passo no cumprimento da Lei nº 11.483/2007, pois a mesma prevê projetos de restauração e reuso das estruturas arquitetônicas para a constituição de espaços culturais.

Enfim, diante de tal quadro, cabe questionar as reais condições financeiras do IPHAN e dos órgãos de preservação nos estados e municípios, além dos demais

¹ Ver: Site do IPHAN. Patrimônio Ferroviário. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em: 02 fev. 2017.

² Ver: Site do IPHAN. Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>>. Acesso em: 02 fev. 2017.

recursos estruturais e humanos necessários para a identificação, a preservação e o uso adequado desse legado em benefício da cultura do país.

Outra manifestação em defesa do patrimônio e da memória ferroviária tem surgido das associações e organizações não governamentais que nascem da iniciativa de ferroviários. Vemos esse fenômeno dentro do que Le Goff (2003, p. 426) afirma como: “tornarem-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos e dos indivíduos”.

Como exemplos dessas ações temos o Movimento de Preservação Ferroviária, no Rio de Janeiro, RJ (1997), a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, com sede regional em Paranapiacaba, SP (1977), a Associação Preservação da Memória da Companhia Paulista, em Jundiaí, SP (2000), a Associação Nacional de Preservação Ferroviária, em Mogi das Cruzes, SP (2001), a Sociedade de Pesquisa e Preservação Ferroviária, São Paulo, SP (1998), etc. Esses grupos promovem encontros, seminários, reúnem e zelam pelos acervos e implantam centros de memória, o que afirma o desejo dessa parcela da sociedade civil em defender seu patrimônio do esquecimento e do descaso.

5. A Estação Ferroviária de Mogi Mirim

Mogi Mirim é um município brasileiro do estado de São Paulo, que está dentro da 5ª região administrativa com sede em Campinas. Cortada pelo Rio Mogi Mirim e margeada pelo Rio Mogi Guaçu, possui sete vizinhos, fazendo divisa com Mogi Guaçu, Itapira, Santo Antônio de Posse, Holambra, Artur Nogueira, Engenheiro Coelho e Conchal, e uma população próxima a 90 mil habitantes.

A formação da cidade está ligada a chegada dos bandeirantes. O povoado da região, habitado por índios caiapós, iniciou-se por volta de 1720, com a passagem de bandeirantes paulistas que se dirigiam ao Estado de Goiás em busca de ouro. O arraial de Mogi Mirim foi estabelecido em 29 de julho de 1747, quando começaram a ser cavados os alicerces da primitiva Igreja Matriz de São José.

A freguesia foi criada em 1751, desmembrada da freguesia de Moji do Campo, atual Mogi Guaçu. A elevação da Freguesia de São José de Mogi Mirim à Vila se deu em 22 de outubro de 1769, após a cisão do município de Jundiaí. Em 3 de abril de 1849, o Presidente da Província de São Paulo, Padre Vicente Pires da Mota, elevou a Vila de Mogi Mirim à categoria de cidade. Finalmente, por Lei Provincial de 17 de julho

de 1852, Mogi Mirim passou a ser sede de comarca (RIBEIRO, 1944). Seu nome Mogi-mirim, de origem tupi, significa “pequeno rio” (SILVA, 1960).

Em 1886, os fazendeiros de Mogi Mirim começaram a recrutar o trabalho de imigrantes estrangeiros, principalmente italianos, portugueses, espanhóis e, posteriormente, sírio-libaneses e japoneses, que tiveram importante participação nas plantações de café e algodão e na construção da ferrovia da Companhia Mogiana, estabelecida em 1872, com sede na cidade de Campinas. Entre os acionistas e diretores da Companhia estavam o Dr. Antônio de Queirós Teles (Conde de Parnaíba), o tenente-coronel José Egídio de Sousa Aranha e o Dr. Antônio Pinheiro de Ulhôa Cintra (Barão de Jaguará).

Em maio de 1875, ficou concluída a primeira etapa da obra, entre Campinas e Jaguari (atual Jaguariúna) (Figura 1). Segundo Silva (1960), a inauguração da Estrada de Ferro Mogiana, que ocorreu em 27 de agosto de 1875, com 41Km de extensão, foi marcada pela chegada do Imperador D. Pedro II, vindo de trem, sendo recebido pelas autoridades locais. Posteriormente, foram criados os ramais de Amparo (1875), Casa Branca (1878), Ribeirão Preto (1880), Poços de Caldas (1886), Rio Grande (1888) e Franca (1889). Em seguida, a Mogiana estendeu-se também pelo Estado de Minas Gerais. O último trecho inaugurado foi na cidade de Passos, MG, em 1921.



Figura 1- Estação Ferroviária de Mogi Mirim, s. d.
Fonte: Desconhecida

Segundo o Jornal Folha de São Paulo, a criação da ferrovia trouxe conseqüências relevantes para a cidade de Mogi Mirim, pois os produtos que eram comercializados demoravam vários dias para chegar, em virtude das estradas serem de má conservação, com buracos e atoleiros frequentes. Isso tudo foi solucionado pela estrada de ferro, que não só acabou com o problema, como também trouxe a modernidade (FOLHA DE SÃO PAULO, 22/10/1991, Especial, p. 2).

Desde então, foram feitas várias reformas, tornando o leito da linha férrea atual muito diferente do original em praticamente toda a sua extensão. A partir de 1971, a linha integrou-se à Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA), criada pelo Estado de São Paulo, mas que foi extinta em 1988, unindo-se a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), que concedeu a malha ferroviária do país por um período de vinte anos, a partir de 1999, para a América Latina Logística, que transporta produtos agrícolas, industriais e combustíveis.

O prédio da estação de Mogi Mirim, que fica próximo à área central da cidade, foi desativado em 1979, quando as companhias paulistas já haviam sido reunidas na FEPASA. O encerramento das atividades se deu com a remoção da linha férrea do centro da cidade para um ponto localizado na zona leste do município.

De acordo com Celegatti (2005), a antiga Estação da Mogiana ficou sem função desde 1979 e foi tombada como patrimônio histórico pela municipalidade em 1986. A Lei Municipal Nº 1.631/1986, no §1º, especifica o que foi tombado: "as dependências internas, a estrutura, cobertura e piso da plataforma, todos os componentes e elementos construtivos tal como se apresentam nesta data". E o §2º determinou que nenhuma reforma, ampliação, demolição, total ou parcial seria permitida no edifício tombado e no seu entorno num limite de 100 metros. A lei não se comprometeu em recuperar descaracterizações sofridas anteriormente, apenas se obrigou a preservar o estado em que o prédio se encontrava, mas previu que se houvessem disponibilidades financeiras a Prefeitura poderia vir a realizar a "restauração" da construção.

Posteriormente a Lei Municipal 3.746/2002 reviu o termo "restauração", acrescentando a possibilidade de "recuperação" da edificação, que se trata de uma intervenção mais simples, e que foi o que de fato ocorreu. Desde então, o espaço passou a servir como sede de alguns serviços públicos, tais como, terminal de ônibus urbanos, sede da Guarda Municipal e do Departamento de Educação, entre outras finalidades.

Em agosto de 2006, com a implantação do trecho inicial da Avenida Adib Chaib, iniciou-se a recuperação física e readequação da antiga estação, para transformá-la em uma unidade de educação, obedecendo ao projeto do arquiteto Eduardo Lima, que alterou algumas das características originais do prédio. Percebemos então, que o reuso do edifício foi definido um ano antes da legislação federal do patrimônio ferroviário e se consultarmos a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN verificamos que a Estação não está registrada nesse levantamento.

Depois dessa recuperação, a edificação passou a servir ao Departamento Municipal de Educação, como Centro de Aperfeiçoamento do Magistério “Antonio de Souza Franco”, homenageando um dos fundadores de Mogi Mirim (Figura 2). No prédio foi instalado um auditório com capacidade para 100 pessoas para reuniões, treinamentos e aprimoramento de professores da rede municipal e, segundo os gestores do Centro, os cursos são frequentes. O espaço conta também com o programa “Acessa São Paulo”, com uma sala de informática com dez computadores e conexão de internet, disponível gratuitamente à população. Segundo, o servidor Guilherme Zani³, coordenador do local, cada pessoa pode consultar a rede por uma hora e fazer até três impressões diárias. Estão previstos também cursos de informática para a terceira idade. Os registros do caderno de visitas mostram que um significativo número de pessoas utiliza o espaço diariamente.



Figura 2 - Vista da Estação Recuperada, 2015.
Fonte: Foto da autora

³ ZANI, Guilherme Henrique Antonio. [Entrevista]. 2015. Entrevista concedida a Janaina Xavier em 07 de outubro de 2015, no prédio do Centro de Aperfeiçoamento do Magistério, em Mogi Mirim, SP.

Desde 2014, funciona ainda o “Acessinha”, programa que promove a inclusão digital e tecnológica de crianças, onde são disponibilizados *tablets* e *notebooks* com jogos e conteúdos educativos. Podem participar crianças de 4 a 10 anos, acompanhadas de um responsável munido de RG e certidão de nascimento da criança. Os responsáveis devem permanecer no local. Os programas de inclusão digital são fruto da parceria entre a Prefeitura, responsável pela manutenção do espaço e disponibilização de monitores, e o Governo Estadual.

Por estar numa área privilegiada da cidade, o entorno da estação também tem sido aproveitado. O local recebe o nome de Espaço Cidadão. Ali acontecem diversos tipos de eventos, festas, ações culturais, educacionais, de saúde, peças de teatros, festas beneficentes e até feiras comerciais. Inaugurado no dia 21 de abril de 2008, o espaço ajudou a revitalizar a região. Percebe-se que um expressivo número de jovens e demais moradores frequentam o lugar como ponto de lazer e socialização.

Nesta área foi instalado também um Posto de Atendimento ao Trabalhador (PAT), em um prédio de uma antiga fábrica desativada, oferecendo cerca de 10 tipos de serviços, entre eles a emissão de Carteira de Trabalho, homologação de contratos, entrada de seguro-desemprego, além de cadastro de currículos e encaminhamento para vagas e diversos projetos todos voltados para auxiliar na qualificação e encaminhamento da mão-de-obra profissional disponível no mercado.

5. Considerações finais

No Brasil, o patrimônio cultural é muito amplo e diversificado, constituído pelos bens de natureza material e imaterial, com referências à identidade, à cultura, à memória e história dos diferentes grupos formadores da sociedade. A preservação do patrimônio no Brasil tem sua origem na constituição de 1934, mas, somente em 2007, com a extinção do sistema ferroviário de transporte, o Governo instituiu o patrimônio ferroviário, que, segundo a Lei, caberá ao IPHAN responder e administrar esses bens de natureza móvel e imóvel de valor arquitetônico, artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), zelar pela sua guarda, manutenção e, o mais complexo de tudo, dar novos usos.

De acordo com a lei, a preservação e a difusão da memória ferroviária, constituída por essa cultura material, serão promovidas por meio da criação, organização, manutenção e ampliação de equipamentos culturais, tais como: museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações, que preservem suas coleções e acervos.

A conservação e a restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e espaços oriundos da RFFSA e demais acervos, e seus novos usos, deverão ser financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura (PRONAC), instituído em dezembro de 1991.

Sendo assim, existe uma lei que o rege. No entanto, essa política pública não está completamente definida e, nesse caso, as iniciativas do poder federal contribuem para causar desigualdades e impasses difíceis de serem resolvidos.

Em relação às cidades que possuem esse acervo, sabemos que existe um rico conjunto de edificações ferroviárias que merece atenção e ações efetivas dos órgãos de preservação municipais e estaduais, visto que muitos edifícios ainda estão abandonados, alguns deles na zona rural, sendo necessárias medidas urgentes de restauro e conservação, evitando assim maiores perdas deste patrimônio.

Deve também ser feita a busca pela documentação, o levantamento de fontes primárias e de narrativas orais de antigos servidores do sistema ferroviário, para identificar e mapear as intervenções e modificações que tenham sido feitas no decorrer do tempo, possibilitando uma leitura adequada, guiando intervenções que possibilitem a preservação do edifício, conservando o máximo das características originais e readequando-se ao novo uso.

É importante que o reuso seja compatível com o espaço pré-existente e, caso seja possível, a previsão de espaços museológicos e culturais que resguardem a história da ferrovia. O IPHAN vem trabalhando no mapeamento desse acervo, mas é imprescindível que as ações continuem fluindo com mais celeridade em parceria com os municípios detentores dessas estações e a sociedade, tornando a conservação dos prédios e acervos um objetivo prioritário.

Se observarmos atentamente, é possível constatar diversas situações em que estações e prédios ferroviários encontram-se abandonados e um número significativo de bens receberam intervenções executadas sem critérios adequados de conservação e restauro. Para tanto, há de se ressaltar que aportes financeiros e programas governamentais municipais, estaduais e federais devem ser previstos em cada instância, visando à correta conservação e destinação do acervo ferroviário.

No caso da estação de Mogi Mirim, pode se observar que o espaço recebeu um destino. Apesar de algumas descaracterizações na arquitetura, sofridas ao longo dos anos, seu reuso proporciona áreas de desenvolvimento social e cultural para a população. O local apresenta-se em bom estado de conservação e o ambiente é

agradável e convidativo, pode-se dizer então, que está sendo preservado. Contudo, há uma ressalva que poderia ser apreciada. Trata-se da criação de um espaço nas dependências da estação, para que fosse mantida uma pequena exposição com painéis, fotografias e objetos que conservassem a memória da ferrovia em Mogi Mirim, já que esta teve grande relevância para o crescimento e o desenvolvimento da cidade. Esse memorial proporcionaria aos estudantes, moradores e eventuais turistas que frequentam o local uma discussão interessante.

Porém, para que este memorial seja constituído é preciso a realização de uma pesquisa histórica aprofundada sobre a história da cidade e da Estação Ferroviária. Existe um número significativo de fontes relevantes sobre o tema em acervos de jornais, revistas científicas, livros de cunho historiográfico e bibliográficos.

Ao refletir sobre o percurso da história da ferrovia, que inclui as estações e seus acervos, surgirão outros desdobramentos. Faz-se, portanto, necessária a discussão das inquietações que a temática requer. O patrimônio ferroviário em cada município contém marcas indeléveis da memória das comunidades e seu desenvolvimento o que demanda a realização de contínuas pesquisas científicas.

Referências

CARILI, Clayton França; VALE, Marília Maria Brasileiro Teixeira. As estações ferroviárias na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: desafios e perspectivas. In: XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado, 2014, *Anais...* Bauru. CICOP Brasil. Bauru: UNESP, 2014. p. 175-184.

CELEGATTI, Tóride Sebastião. *Mogi Mirim: Retratos de uma época*. Mogi Mirim: Tóride Cultural, 2005.

CHOAY, Françoise. *A Alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Estação da Liberdade, 2001.

FOLHA DE SÃO PAULO. Folha Mogi Mirim, Caderno Especial, 22/10/1991, p.2. Disponível em: <<http://acervo.folha.uol.com.br/fsp/1991/10/22/48>> Acesso em: 02 fev. 2017.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo: trajetória de uma política federal de preservação no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/MinC IPHAN, 2005.

FONSECA, Maria Cecília Londres. Para além da pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. *Memória e Patrimônio: Ensaio Contemporâneos*. Rio de Janeiro, Lamparina, 2009. p. 59-79.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. *Patrimônio histórico e cultural*. 2 ed. Rio de Janeiro - RJ: Jorge Zahar, 2009.

GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. *As Ferrovias do Brasil: Nos cartões postais e Álbuns de lembranças*. São Paulo: Solares, 2005.

GONÇALVES, Jose Reginaldo S.. O patrimônio como categoria do pensamento. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. *Memória e Patrimônio: Ensaio Contemporâneos*. Rio de Janeiro, Lamparina, 2009. p. 25-33.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas, SP: Ed. UNICAMP, 2003.

LE GOFF, Jacques. *A História Nova*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

MANCUSO, Maria Inês R.. Ferrovia, café e imigração: pelos trilhos da memória, a formação do interior do estado de São Paulo. In: XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado, 2014, *Anais...* Bauru. CICOP Brasil. Bauru: UNESP, 2014. p. 312-321.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas*. Rio de Janeiro, 1991.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Museus e Ferrovias: estudo sobre a preservação do patrimônio ferroviário paulista. *Revista Labor & Engenho*, v.5, n.3, p. 20-31, 2011.

RIBEIRO, Antenor. *Monografia da cidade de Mogi Mirim: estudo de aspecto geográfico*. São Paulo: Casa Cardona, 1944.

SANTOS, Priscila Araújo dos; ROGATO; Rafaela; OLIVEIRA, Eduardo Romero. Estações ferroviárias de São Paulo: análise da preservação e reutilização do patrimônio industrial e ferroviário. In: XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado, 2014, *Anais...* Bauru. CICOP Brasil. Bauru: UNESP, 2014. p. 194 a 202.

SCIFONI, Simone. Paisagem Industrial: Entre fábricas, ruínas e projetos de requalificação urbana. In: XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado, 2014, *Anais...* Bauru. CICOP Brasil. Bauru: UNESP, 2014. p. 1322-132.

SILVA, Lauro Monteiro de Carvalho e. *Mogi Mirim*. Mogi Mirim: Casa Cardona, 1960.

STEFANI, Celia Regina Baider. O Sistema Ferroviário Paulista: Um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. 2007. *Dissertação* (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Geografia, São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências da USP, 2007. Orientador: Prof. Dr. Francisco Capuano Scarlato.

Legislação

BRASIL. *DECRETO Nº 6.018*, de 22 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA.

BRASIL. *LEI FEDERAL Nº 11.483*, 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário.

IPHAN. *PORTARIA Nº 208*, de 18 de julho de 2008. Institui a Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário (CTPF).

IPHAN. *PORTARIA Nº 113*, de 05 de abril de 2010. Cria um Grupo de Trabalho dentro da CTPF para elaborar relatórios de atividades do ano de 2009 e um Plano de Ações Estratégicas para 2010.

IPHAN. *PORTARIA Nº 407*, de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

IPHAN. *PORTARIA Nº 441*, de 13 de dezembro de 2011. Torna pública a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

IPHAN. *PORTARIA Nº 108*, de 1º de agosto de 2012. Homologa o tombamento dos acervos móvel e imóvel do antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, no Estado do Rio de Janeiro.

IPHAN. *PORTARIA Nº 20*, de 25 de fevereiro de 2014. Homologa o tombamento do Complexo Ferroviário Histórico e Urbanístico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, no Município de Campo Grande, no Estado do Mato Grosso do Sul.

IPHAN. *PORTARIA Nº 28*, de 04 de abril de 2014. Homologa o tombamento da Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra, situada no Município de Corumbá, Estado do Mato Grosso do Sul.

MOGI MIRIM. *LEI MUNICIPAL Nº 1.631*, de 29 de dezembro de 1986. Tomba o edifício da antiga estação da Companhia Mogiana.

MOGI MIRIM. *LEI MUNICIPAL Nº 3.746*, de 08 de novembro de 2002. Acrescenta dispositivos a Lei Municipal Nº 1.631/1986.

Data de recebimento: 18.12.2015

Data de aceite: 07.03.2016